Die Entwickelung der Handelsmarine

Vortrag des Herrn Direktor F. Plass im Nautischen Verein zu Hamburg am 27. März 1905
(Herr Plass war damals Generaldirektor der Globus Versicherungs AG. Anmerkungen: Eberhard Hewicker 2024)

Die Schiffahrt im Altertum scheint so alt zu sein wie überhaupt das Menschengeschlecht. Und wenn wir auch von den Anfängen einer solchen keinerlei Mitteilung haben, so gibt es doch keine Nachrichten aus den ältesten geschichtlichen Zeiten, welche nicht gleichzeitig Mitteilungen bringen über Handels- und Kriegsschiffe, doch wollen wir in dem gegenwärtigen Vortrage nur die Handelsschiffahrt besprechen und Kriegsfahrzeuge gänzlich unberücksichtigt lassen.

Sollte die Wiege der Menschheit bzw. das erste Erreichen einer gewissen Kultur an den Ufern des Euphrat und Tigris zu suchen sein, so wissen wir, daß dort schon in den allerältesten Zeiten Schiffe aus Weiden mit Tierhäuten überzogen gebaut wurden, welche nicht allein diese Flüsse befuhren. sondern auch über das Schad-el-Arab hinaus Handel mit Vorder-Indien betrieben. (*Man unterschied damals Vorder-Indien und Hinter-Indien, das wir heute die Malaiische Halbinsel nennen*)

Aus der Bibel kennen wir die Geschichte von der Arche Noah, und die Tatsache, daß hier die genauen Maße angegeben sind, läßt mit Sicherheit darauf schließen, daß auch zu dieser Zeit schon ältere Fahrzeuge zur Verfügung standen. Auch wissen wir, daß die alten Ägypter sowohl auf dem Nil, als auch im Delta desselben schon 2000 Jahre vor Christi Geburt Schiffahrt betrieben haben, ja sogar etwa um das Jahr 1280 vor Christi Geburt versuchten, einen Kanal vom Nil nach dem Roten Meer zu bauen. Auch die ältesten Aufzeichnungen der Griechen zeigen im sogenannten Argonautenzuge, daß schon ein starker Schiffsverkehr vorhanden war, wenn auch vielleicht in erster Linie zu Kriegszwecken, so ist doch sicher anzunehmen, daß auch schon ein Küstenverkehr im allgemeinen Gebrauch war. Vor den Griechen waren schon die Phönizier Seefahrer und Handelsleute, denn es ist bekannt, daß sie an den verschiedensten Plätzen des Mittelmeeres Handelsniederlassungen errichteten, ja sogar, daß Sie über die Säulen des Herkules (*antike Bezeichnung für Gibraltar*) hinaus die Küsten des westlichen Atlantiks befuhren und bis in diejenigen Gegenden vordrangen, wo sie gegen keramische und Metallartikel Bernstein eintauschen konnten. Wenn auch nicht angenommen werden darf, daß gerade dieses Volk schon bis in die Ostsee gedrungen ist, so steht dies doch von den Römern fest, ja sogar, daß diese eine Handelsstraße die Wolga hinauf nach der Ostsee besaßen.
Naturgemäß konzentrierte sich die ganze Schiffahrt im Altertum auf eine solche längs den Küsten, denn es existierte noch kein Mittel, Ortsbestimmungen auf hoher See zu machen; auch wurde wohl nur am Tage gefahren, denn die Schiffe waren mit Ausnahme der Kriegsfahrzeuge meistens ohne Deck und von recht geringer Größe, doch sind einzeln auch unverhältnismäßig große Bauten bis zu 3000 Tons jetzigen Maßes vorgekommen, die aber, nur für besondere Zwecke erbaut, sich sehr bald als untauglich erwiesen.

Der antike Leuchtturm von Alexandria (Pharos)

Es muß schon in dem tiefsten Altertum eine recht erhebliche Privatschiffahrt (*Kauffahrtei*) stattgefunden haben, ganz besonders unter römischer Zeit, denn die Riesenstadt Rom mit ihren 2 Millionen Einwohnern verlangte eine ungeheure Verproviantierung mit Lebensmitteln, und so sehen wir einen außerordentlich regen Verkehr zwischen Rom, Alexandria, Byzanz, der karthagischen Küste und Spanien, denn hier waren die Hauptlieferanten von Getreide, abgesehen von dem näher liegenden Sizilien, und müssen die Alten schon recht weit vorgeschritten gewesen sein in ihren verschiedenen Schiffahrtsanlagen, denn schon im Jahre 280 vor Christi Geburt entstand bei Alexandria der erste Leuchtturm,

»Pharos« genannt, und 300 Jahre vor Christi Geburt erbaute die derzeit kleine Republik Rhodos die berühmte Metallfigur, welche mit den Füßen auf beiden Hafenmolen stehend, die Schiffe unter sich hindurch in den Hafen ließ und mit hoch erhobener Hand ein weithin leuchtendes Feuer für die Nacht zeigte (*der Koloss von Rhodos, eines der 7 antiken Weltwunder*).

Auch ist es wohl wahrscheinlich, daß schon in allerersten Zeiten ein Verkehr mit dem fernen Osten existierte, und sowohl die Bibel zeigt aus der jüdischen Geschichte, wie auch andere Aufzeichnungen, daß ein reger Verkehr mit den o.g. Gewürzinseln und dem Lande Ophir bestand, welch letzteres wohl in der Gegend des heutigen Deutsch-Ostafrika zu suchen ist.

Auf diesen Zügen müssen die Alten auch die Magnetnadel kennen gelernt haben, und zwar aller Wahrscheinlichkeit nach von den Malaien oder Chinesen, denn schon im Jahre 300 nach Christi Geburt ist dieselbe dort bekannt und wird von allen Schiffen südweisend benutzt, also auch hier im Gegensatz zu den westeuropäischen Völkern (*was der Autor damit sagen will, ist unklar, denn eine Magnetnadel zeigt immer mit dem einen Ende nach Norden und mit dem anderen nach Süden).* Eine solche Magnetnadel wurde auf einem Stückchen Kork befestigt, in einem Topf mit Wasser schwimmen gelassen und auf diesem Wege die Himmelsrichtung festgestellt. Die Erfindung, die Magnetnadel mit einer Windrose zu verbinden und freischwebend auf einer Gleichgewichtsnadel zu benutzen, wurde erst ausgangs des Mittelalters bekannt.

Vermutlich sind die alten Völker schon bedeutend nach östlichen Gegenden vorgedrungen, von wo sie Spezereien und Gewürze holten, doch war ihnen der Süden noch relativ unbekannt. Als in der Mitte der Kaiserzeit eine große Expedition ausgerüstet wurde, um das märchenhafte Land Ophir wieder aufzusuchen, geriet die Expedition bei ihrer Rückkehr in Schande und Verachtung, weil sie erzählte, mittags um 12 Uhr die Sonne im Norden gesehen zu haben, eine Behauptung, die kein Römer für möglich halten konnte, da die Weltanschauung sich noch fest auf die Annahme konzentrierte, daß die Erde die Form eines Tellers habe, umflossen vom Oceanus.

Zuerst in der spätrömischen Zeit beginnt ein regelmäßiger Verkehr über Gibraltar hinaus, sowohl nach Süden bis etwa in die Gegend des Golfes von Guinea, als auch nach Norden, und auf letzterem Wege bis in die Flüsse Elbe und Weser, nach Großbritannien und dann nach Plätzen der Ostsee, doch waren dies in der Hauptsache Handels- und Tauschunternehmungen, wo gegen römische Töpferwaren und Metallgegenstände ein Einkauf von Bernstein stattfand.

Eine eigene Schiffahrt in den Nordmeeren existierte für Handelszwecke wohl noch nicht, obgleich bereits in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung die nordischen Völker mit ihren Wikinger- und Drachenbooten Raubzüge begannen, die vorläufig allerdings wohl kaum auf die atlantischen Küsten übergriffen.

Etwa um das Jahr 500 sind die Raubzüge der Normannen unter Hengist und Horea geschichtlich bekannt. In den folgenden Jahren finden große Expeditionen nach England und Grönland statt, und wir haben alle Ursache anzunehmen, daß speziell über die Insel Island das Festland von Amerika erreicht wurde, steht es doch fest, daß man im Jahre 1001 von Island aus bis nach Rhode Island vordrang und daß auch an diesen Küsten Niederlassungen gegründet wurden, die sich bis nach dem jetzigen Staate Carolina südwärts ausdehnten, ja es wird sogar in letzter Zeit mehr als wahrscheinlich, daß selbst Brasilien derzeit von Normannen besucht wurde, denn im Innern dieser Provinz sind Trümmer vorgeschichtlicher Städte aufgefunden, deren Steindenkmäler einzelne Inschriften in isländischer Sprache zeigen. (*siehe „Die Erben Trojas“ von Jaques de Mahieu, Grabert-Verlag Tübingen, 1982*)

Bestanden die Handelsschiffe der alten Mittelmeer-Reiche in der Hauptsache aus Fahrzeugen in der Größe von 40—50 t höchstens, mit einem Mast und einem sogenannten lateinischen Segel. Nur für Kriegsschiffe wurde dieser Typ geändert, wo es natürlich zum Zweck der Bewegung erforderlich wurde, Ruderbänke übereinander anzulegen, wodurch Decksaufbauten und andere Mittel erfunden werden mußten. Ein Steuer in unserem Sinne kannte man meistenteils noch nicht, sondern dem Schiffe wurde die Richtung durch zwei Seitenruder erteilt, und erst ganz langsam entwickelte sich die jetzige Form.

Wir müssen annehmen, daß im allgemeinen um das Jahr 800 irgendwelche Handelsschiffahrt be-

merkenswerter Art in der Nord- und Ostsee noch nicht existierte, denn die wenigen römischen Schriftsteller, die uns Berichte aus der ältesten Zeit geben, erwähnen nichts von solchen, dagegen wird z.B. mitgeteilt, daß in den Mündungen der Elbe und Weser ein tatkräftiger, aber ziemlich unzugänglicher germanischer Volksstamm, die Chauken, gewohnt habe (*siehe „Zur Stammes- und Sagengeschichte der Friesen und Chauken" von Dr. K. Volckmar, Aurich 1867)*. Dieselben hätten auf selbst aufgeworfenen Hügeln gewohnt, kein Vieh besessen, von Fischen gelebt und mit „Erde geheizt". Gerade der letztere Umstand mußte der römischen Welt ungemein auffallen, da Torf zu Feuerungszwecken dort unbekannt war, und man sich kein Bild von einer solchen Erde zu machen vermochte.

Nach dem Verfall des römischen Reiches entwickelte sich die Handelsschiffahrt in ziemlich unveränderter, doch quantitativ stark vermehrter Weise in der großen Zahl der selbstständig gewordenen einzelnen Provinzen, und ganz besonders übernahmen die italienischen Republiken in dieser Hinsicht die Führung.

Waren im frühen Altertum Alexandria, Byzanz und Rom die Zentren des ganzen Handelsverkehrs, so entstand jetzt eine bedeutende Schiffahrt, ausgehend von den Republiken Venedig und Genua. Zur Zeit der Kreuzzüge (1096-1270) sehen wir, daß außer Kriegsfahrzeugen schon eine außerordentliche Zahl von Handelsfahrzeugen jeder Art zur Verfügung stand. Ganz besonders im griechischen Archipel entwickelte sich unter Führung von Rhodos ein gewaltiger Handel nach allen Richtungen, bis durch die Eroberung von Byzanz durch die Mohammedaner (1453) ein großer Teil des Ostens in Stagnation geriet, später aber in Form von Seeräuberei außerordentlich aufblühte und der christlichen Welt gewaltige Schäden verursachte.

Der Handel nach dem übrigen Europa ging im frühesten Alter den Flußtälern folgend über Land. Städte wie Aachen, Köln, Mainz, Nürnberg, Augsburg nahmen die Führung, und zwar nicht allein im Inlandsverkehr, sondern insofern auch zur See, als viele dortige Kaufleute zu ihren Handelszwecken Schiffe bauen mußten und auf diesem Wege die Beförderung ihrer Waren selbst übernahmen, denn eine Beförderung fremden Eigentums auf dem Wege der Frachtschiffahrt gegen Entgelt existierte noch nicht. Wir wissen z.B., daß schon im Jahre 1000 nach Christi Geburt vom Mare Germanorum, der jetzigen Nordsee, aus ein Schifffahrtsbetrieb, besonders der Friesen bis nach Köln und England existierte, ja daß Hamburg, Bremen und Magdeburg bereits im 9. Jahrhundert einen ausgesprochenen Handelsverkehr in Küstenschiffahrt besaßen, welcher später durch den sog. Hansabund zur größten Blüte gelangte. Die Gründung des letzteren geschah nicht plötzlich und in kurzer Zeit, sondern es trat eine ganze Reihe von Übergangsstadien ein.

Im Jahre 1210 verband sieh Hamburg mit Lübeck zur gemeinsamen Abwehr der Seeräubereien, denn die ganze erste Hälfte des Mittelalters ist ein ununterbrochener Kampf des Handels gegen Raub zur See, und waren es zuerst die Wikinger, dann die Normannen, welche die See nicht nur im Norden, sondern auch im Atlantik, später sogar bis an die Küsten Italiens unsicher und gefährlich machten, so waren es später besonders die Friesen, Dänen und Schweden,

Die langsam sich auch in der Ostsee entwickelnde Schifffahrt, die ebenfalls nur mit kleinen Küstenfahrzeugen aufgenommen wurde, veranlaßte die Kaufleute, sich zu gegenseitigem Schutze zu vereinigen, dann auch bestimmte Plätze gewissermaßen als Ruhepunkte für den Seeverkehr zu wählen, um von dort aus ihre Interessen besser zu verteidigen.

Nachbau einer Hanse-Kogge

So entstand im Jahre 1229 ein Verein deutscher Kaufleute in Wisby auf Gothland, der sehr bald von allen Seiten großen Zulauf erhielt, kräftiger wurde und sich später mit dem mittlerweile ebenfalls aufblühenden Hansabunde zu gemeinsamem Schutz und Trutz verband.

Der Name »Hansa« entstand in der alten Schreibweise dadurch, daß die Städte, die sich ursprünglich verbanden, als Städte an der See belegen bezeichnet wurden. Man schrieb »An-See-Städte (*wieder eine sehr kühne Herleitung*), und erst später schlossen sich diesem Bunde auch eine große Zahl inländischer, langsam emporblühender Städte an, die auch ihrerseits Schiffe laufen hatten, und nun zum Schutze ihres Handels nach allen Richtungen hin Seekriege führten und zwar jahrhundertelang gegen Seeräuber jedweder Abstammung, dann auch gegen Fürsten und Herzöge, und sich für eine große Spanne Zeit zum Alleinherrscher in den nordischen Meeren machten. Die Kaufleute verstanden es, in jeder Richtung ihre Interessen wahrzunehmen und ganz besonders durch Bar-Vorschüsse an die Fürsten Privilegien zu erlangen und durch lange Jahre zu behaupten; z.B. hatten die deutschen Kaufleute aus Köln und der Hamburger Gegend schon im Jahre 1479 Privilegien in London von König Ethelred II. erhalten, aus welchen später durch Anschluß an den Hansabund der berühmte „Stahlhof“ in London hervorging, in dessen Hände der ganze Handel mit England als ausschließliches Privilegium bis zum Jahre 1597 gelegt wurde. Und erst im Jahre 1853 wurde der noch immer existierende Stahlhof an Privatleute verkauft.

In England wurden die Hansen Easterlinge genannt, weil sie ursprünglich aus dem Osten, aus der Ostsee und der Elbe kamen, und aus diesem Namen entstand der Abgott jedes Engländers bis in die jetzige Zeit, das Münzzeichen Pfund Sterling: £. (*wie der Autor aus Easterling das Zeichen £ herleiten* will, *bleibt unklar. Heute wird das Zeichen aus dem L von Libra (Pfund) hergeleitet*)

Trotz der vielen Seeräubereien blühte der Handel auf, blieb aber immerhin vollständig auf die Küsten beschränkt, denn ins weite Weltmeer wagte sich noch niemand, zumal es keine Mittel gab, die Breite und die Länge eines Schiffsortes auch nur annähernd zu bestimmen.

Harte Kämpfe hatten die Hanseaten durch Jahrzehnte zu bestehen, und manche Maßregel, die sich im Anfang zu Gunsten des Handels erwies, artete schließlich zu großen Gefahren aus: z.B. als die Hansestadt Stockholm von den schwedischen Herzögen belagert wurde und ausgehungert zu werden drohte, stellten die Hansen Freibriefe aus, um dieselbe mit Lebensmitteln (Viktualien) zu versorgen. Aus diesem Umstand bildeten sich später die furchtbaren Seeräuber-Vereinigungen der Viktualien-Brüder mit ihren berühmten Führern Störtebeker, Gödecke Michel etc., welche dem Hansabunde die allerschwersten Wunden schlugen.

Im 13. Jahrhundert dehnte sich die Schiffahrt langsam vom westlichen Teile des Mittelmeeres ausgehend nach den spanischen Süd- und Westhäfen, und das kleine Portugal fing an, die Führung an sich zu reißen. Je mehr Genua und Venedig an Einfluß einbüßten, desto mehr hob sich die Schiffahrt dort; die Kaufleute zogen sich nach Barcelona, Cadiz, Lissabon und Oporto hin, und da noch immer keine Trennung existierte zwischen Reeder und Kaufmann, sondern der eine gleichzeitig das andere sein mußte, wollte er in größerer Weise sein Geschäft betreiben, verlegten sich langsam die Zentralmärkte von Augsburg und Nürnberg nach dem äußersten Südwesten Europas.

Mittlerweile hatte man durch deutsche Gelehrte (*Johannes Werner, Nürnberg, 1468 – 1522, Pfarrer, Mathematiker, Astronom, Astrologe, Geograph und Kartograph. Ein Mondkrater und ein Berg in der Antarktis sind nach ihm benannt*) ein Mittel gefunden, den Schiffsort durch Monddistanzen annähernd festzustellen, und gleichzeitig Schiffe gebaut, die sich für größere Reisen eigneten, wenn sie auch in der Größe noch kaum 200 Tons unseres jetzigen Maßes überstiegen.

Da noch durchweg jedes Land seine eigenen Einwohner durch Bodenprodukte ernähren konnte, konzentrierte sich der Handel in erster Linie auf Bekleidungsstoffe, Gewürze und feinere Kolonialwaren, und eben weil die letzteren vornehmlich von alters her durch das Rote Meer vom fernen Südosten kamen, trat das Begehren immer mehr in den Vordergrund, diese sogenannten Gewürzinseln in direkter Fahrt zu finden, und groß war der Einfluß, als im Jahre 1488 das Kap der Guten Hoffnung entdeckt wurde, und 1499 Vasco da Gama zum ersten Male Indien auf diesem Wege erreichte.

Die Schiffe, welche zu diesen Fahrten im Atlantik gebraucht wurden, waren von eigentümlicher Bauart, mit festem Deck und meistens zwei Masten versehen, waren sie vorn und hinten ganz ungewöhnlich hoch, vorn um den Wellen zu

begegnen, hinten um einen besseren Ausblick zu haben, doch blieben die Schiffe recht schwer zu lenken und waren äußerst langsame Segler, zumal es damals Gewohnheit war, niemals bei Nacht zu segeln, sondern für diese Periode der Dunkelheit die Segel einzuziehen.

Hansische Karacke, 15. Jhdt.

Einen ferneren gewaltigen Einfluß übte die Entdeckung Amerikas aus, die im Jahre 1492 durch Columbus stattfand, wenn sie auch erst im Laufe der nächsten 20 Jahre langsam anfing, Einfluß auf die Handelsschiffahrt auszuüben Leider ist es der Reisebeschreibung eines Deutschen mit Namen Waldseemüller zu verdanken, daß der neue Erdteil den Namen »Amerika« erhielt, nur deshalb, weil die Reise, etwa um das Jahr 1507, von dem Kapitän Amerigo Vespucci geführt wurde (*der Autor hätte lieber einen deutschen Namen für den neuen Kontinent gehabt, aber Waldseemülleranien klingt doch einfach nicht*). Einige Jahre später 1519-1522 umsegelte Magelhan die Südspitze des neu entdeckten Kontinents.

Auf die allgemeine Schiffahrt hatten diese Entdeckungen in der ersten Zeit noch wenig Einfluß. Es waren Kriegsschiffe und Regierungsexpeditionen, welche ausgeschickt wurden, neue Länder zu entdecken, und bei den gegen jetzige Verhältnisse ungeheuer lange dauernden Reisen kamen erst recht spät kaufmännische Expeditionen vor, die ihrerseits wieder ausschließlich auf Tauschhandel angewiesen waren, und daher überaus lange Zeit erforderten.

In diesen Zeilen waren es die großen Firmen der Fugger und Welser in Augsburg und Nürnberg, welche glaubten, den neuen Entdeckungen praktisch Rechnung tragen zu sollen. Mit eigenen Schiffen schafften Sie direkte Handelsverbindungen mit Calicut in Vorderindien und erhielten später von Kaiser Karl V. das Gebiet nördlich vom Orinoco verliehen, welches sie »Klein Venedig« oder Venezuela nannten (*eine kühne Herleitung des Landesnamens*).

Die Schiffahrt in der Nordsee war im großen und ganzen ziernlich unverändert geblieben, nur traten unaufhörlich schwere Kämpfe der politischen Mächte auf, bei welchen naturgemäß die Privatschiffahrt (*Kauffahrtei*) durch Kaperungen jeder Art aufs äußerste geschädigt wurde. Ferner entstand für den Verkehr des Mittelmeeres und die Küsten der iberischen Halbinsel langsam steigend immer mehr die Türkengefahr, das Seeräubertum der sog. Barbaresken-Staaten (*siehe Montags-Story Nr.14*).

In der Mitte des 16. Jahrhunderts, wo noch allgemein die nordische Schiffahrt im Winter gänzlich still lag, bildeten sich langsam gewisse Gebiete regulären Betriebes aus. So lernen wir um das Jahr 1560 in Hamburg und teilweise auch in Bremen als besondere Routen kennen die Schonen-, Flandern-, Island-, Archangel-, Bergen-, und Engellands-Fahrer. Besonders die Einwanderung der aus den Niederlanden ihrer Religion wegen vertriebenen Bürger nach Hamburg gab einen ungeheuren Ansporn, die bisher geringfügigen deutschen Seeunternehmungen auszudehnen. Langsam steigend zog sich der Warenhandel en gros stark von portugiesischen Plätzen nach niederländischen hin, speziell nach Gent, Brügge, Amsterdam und Antwerpen, und die von dort eingewanderten Kaufleute hatte reiche Erfahrungen mitgebracht.

Der englische Handel war um diese Zeit noch nicht irgendwie von Bedeutung, denn erst 1597 erlosch das Privilegium der allerdings langsam sinkenden Hansa in England.

Zur Sicherheit der Seeschiffahrt bei den kriegerischen Verhältnissen, besonders bei den schweren Kämpfen zwischen Engländern, Niederländern und Spaniern griff man häufig zu dem Mittel, eine ganze Flotte Kauffahrteischiffe

von Kriegsschiffen begleiten zu lassen. Man nannte dies »Convoystellen«, und Hamburg hat während der Dauer von etwa 120 Jahren manche Veranstaltungen auf diesem Gebiete gemacht, die aber m ganzen und großen nicht sehr zu seinem Ruhme beigetragen haben.

Aus dem langsam sich hebenden Verkehr traten ganz besonders einzelne Plätze hervor; Lissabon, Amsterdam, London fingen langsam an sich zu entwickeln, und es entstand speziell in Hamburg ein sehr starker Seeverkehr dorthin, der schließlich durch Konkurrenz zu so unleidlichen Zuständen führte, daß durch Gesetze der Staatsbehörden eine Art von regelmäßigen Linien erzwungen wurde, die sogenannte Beurthfahrt. (*Das Wort ist heute unbekannt, hängt aber wohl mit der Börte zusammen, die wir heute noch im Lotswesen und im Helgoland-Verkehr kennen. Niederländisch "wij zijn aan de beurt" = wir sind an der Reihe.)*

Dieselbe bestand darin, daß auf diesen Linien eine bestimmte Anzahl von Schiffen zugelassen wurde, welche nach einander laden mußten, wobei jedes Schiff eine begrenzte, bestimmte Ladezeit besaß, dann voll oder halbvoll segeln mußte, um dem nachfolgenden im Laden Platz zu machen.

Es entstand also auch hier ein gewisses Privilegium, und diese Einrichtungen kennen wir aus Plätzen wie Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, und haben diese Beurthfahrten bis zum Jahre 1818 noch in Hamburg existiert. Es waren ganz bestimmte Abgaben und Vorschriften vorhanden, denen jeder Einzelne sich fügen mußte.

Ganz besonders in Hamburg vollzog sich der englische Handel und alles, was mit Seeschiffahrt zu tun hatte, ausschließlich in niederländischer Sprache. Das war gewissermaßen die allein maßgebliche Handelssprache, und wurden alle Schiffahrts-, Versicheruugs- und sonstige Urkunden so abgefaßt; sogar der erste Dispacheur, der notwendig wurde, wurde im Jahre 1635 von Amsterdam verschrieben.

Auch in der Ostsee hatte sich mittlerweile ein ungemein starker Küstenhandel entwickelt, der im Sommer bis Archangelsk hinaufging, sich aber in seltenen Fällen auch bis zur Nordwestspitze Frankreichs, der letzten Hochburg der Normannen ausdehnte.

Die gesamte Schiffahrt nach überseeischen Ländern konzentrierte sich noch immer auf die holländischen Städte, und von dort aus fand durch Küstenschiffahrt die Verteilung der Produkte nach allen Richtungen statt. Es war die Glanzzeit der Niederlande, in welcher der ungeheure Geldverkehr sich derartig konzentrierte, daß z.B. die Wechsel des gesamten Verkehrs in Europa und ebenso nach den mittlerweile langsam entstehenden überseeischen Plätzen immer nur auf Amsterdam lauteten und von dort zum Ausgleich gebracht wurden.

Im Beginn des 17. Jahrhunderts sehen wir die Schiffahrt schon einen gewaltigen Aufschwung nehmen; es finden regelmäßige Fahrten statt nach Ostindien, den Sunda-Inseln, Brasilien, Golfhäfen etc. Langsam, aber nur vereinzelt, fangen auch Hamburger und Bremer Reeder an, Schiffe auf die Hochsee zu senden. Doch hatten dieselben mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, da die Fahrzeuge häufig schwer durch Bohrwürmer mitgenommen zurückkehrten. Man begann langsam, den Schiffen einen Bleibeschlag zu geben, während das später gebräuchliche »yellow metal« erst 100 Jahre später erfunden wurde.

Mit dem Jahre 1651 beginnt ein ausgesprochener Wendepunkt im Verkehr der gesamten europäischen und auch überseeischen Seeschiffahrt durch den Erlaß der berühmten englischen Navigations-Akte.

Nach dem endgültigen Niedergang des Einflusses der Hansa, welcher sich in England bis zu allerletzt erhalten hatte, fing die dortige Schiffahrt an aufzublühen. Sie stieß aber überall auf die Interessen der Niederlande, welche sich eben in Gesamtbesitz des Handels befanden, und diese unausgesetzten Klagen führten dazu, daß die englische Regierung jeder fremden Flagge den Küstenhandel verbot und Importe nach England nur mit englischen Schiffen oder mit solchen fremden Schiffen gestattete, welche direkt aus ihrem Heimatshafen nach England kamen. Gleichzeitig wurden bestimmte Routen und Fahrten den nationalen Schiffen ausschließlich vorbehalten. So konnte es ja selbstverständlich nicht ausbleiben, daß jeder fremde Staat, durch diese Akte auf's äußerste bedrückt und in seinen Interessen gefährdet, gleiche Maßregeln

ergriff, z.B. durfte kein fremdes Schiff in holländischen Besitzungen in Ostasien laden oder löschen etc.

Wurde am Anfang die Wirkung dieser Akte noch nicht so fühlbar, so verstärkte sie sich doch von Jahr zu Jahr, und große Gebiete des Imports und Exports wurden den verschiedensten Nationen außerordentlich erschwert, teilweise unmöglich gemacht. Als schließlich aus den schweren Kämpfen der Engländer mit den Niederländern (die natürliche Folge der Navigations-Akte) nach ursprünglich starken Siegen der Niederländer langsam deren Ruhm niederging und England die führende Macht auf der See wurde, verschob sich der Gesamt-Seeverkehr ganz außerordentlich zu Gunsten Englands, woran auch die folgenden schweren Kämpfe mit Spanien nichts zu ändern vermochten. Nebenbei wurden um die Mitte des 18. Jahrhunderts die Barbaresken-Staaten immer kühner und segelten mit ihren Piratenschiffen selbst bis an die spanischen und portugiesischen Küsten, um dort Handelsschiffe derjenigen Nationen abzufangen, welche sich nicht durch Jahres-Kontributionen die Freundschaft für vieles Geld erkauft hatten (*Schutzgeld, siehe Montags-Story Nr.* 48).

Rekonstruktion der Santa Maria für das Columbian Naval Review. Das Columbian Naval Review war eine internationale Flottenschau im New Yorker Hafen, die am 27. August 1893 stattfand. Anlass war die 400-Jahr-Feier der Entdeckung Amerikas durch Christoph Kolumbus und die deshalb veranstaltete Weltausstellung in Chicago.

Seitens Deutschlands speziell war unter dem Großen Kurfürsten ein starker Vorstoß gemacht worden, um Interessen zur See zu gewinnen. Es wurden Expeditionen an die westafrikanischen Küsten geschickt, ja in Guinea Kolonien angelegt, mit Kriegsschiffen geschützt und Handelsinteressen hochgezogen, doch mußten diese Versuche später leider vollständig aufgegeben werden, da die politischen Verhältnisse im Innern Deutschlands ein Zusammenfassen der Gesamtmacht nicht gestatteten.
Die sogenannte Türkengefahr wurde speziell für die deutschen Schiffe, bzw. da ja eine deutsche Flagge damals nicht vorhanden war, für die Hamburger Schiffe so gefährlich, daß sich kein Schiff mehr ins Mittelmeer wagen durfte, und selbst der Handel mit Portugal, der immer recht bedeutend war, in Verfall geriet, wurden doch die Mannschaften der Hamburger Schiffe in die Sklaverei geschleppt und mußten dort für schweres Geld losgekauft werden. So mußte z.B. jedes Schiff, welches überhaupt in den Atlantik in See ging, eine Versicherung gegen Türkengefahr nehmen, welche der staatlichen Ranzonierungskasse (*heute wissen wir, was Ransom-Ware ist!*) übergeben wurde, deren Zweck es war, aus den Versicherungsgeldern Freikauf der weißen Sklaven zu versuchen. Ferner entstanden andere Wohlfahrts-Vereinigungen mit gleichem Ziel, z.B. das uralte Institut der »Stücke von Achten« (*siehe Montags-Story Nr.27*), welches noch heute, wenn auch mit anderen Wohlfahrtseinrichtungen, besteht. Es bildeten sich die Anti-Piraten-Vereine (Sklavenkassen), um Gelder zu sammeln, doch betrugen noch in den Jahren 1815-1825 die Verluste deutscher Reeder zwischen Varel und Memel 32 Millionen Banco (*die „Mark Banco“ war eine Hamburgische Verrechnungswährung, die zu 100% auf Silberdeckung beruhte und deswegen wertstabil war. Sie bestand von 1621 bis 1873*).

Die napoleonischen Kriege vernichteten Handel und Schiffahrt der kontinentalen Mächte auf weite Strecken, und nur England konnte seine ganze Kraft auf überseeische Unternehmungen legen, und ist der Niedergang des Kontinents der Grundstein zu Englands Reichtum geworden.

Nachdem wieder Frieden ins Land gekommen war, hob sich die Schiffahrt, und es kam eine lange Periode anhaltenden besten Verdienens, doch waren auch jetzt noch immer die Schiffe relativ klein und überstiegen selten eine Größe von 300 t., nicht weil man größere nicht bauen konnte, hatten doch die aufblühenden Vereinigten Staaten bewiesen, daß dieses sehr wohl möglich sei, sondern weil jeder Reeder sich scheute, einen größeren Bau zu unternehmen aus

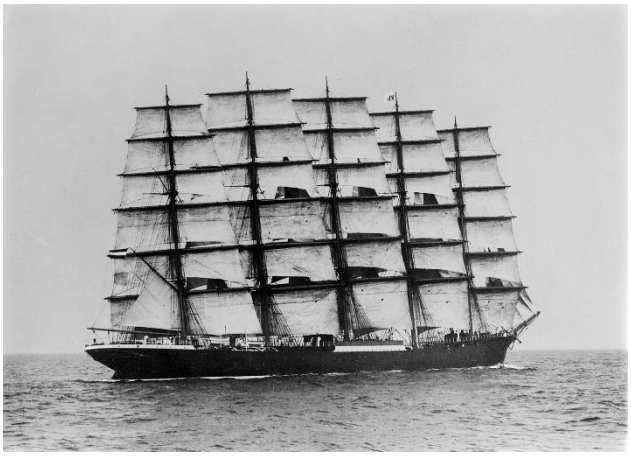
der Befürchtung, an einem einzelnen Platze nicht genügend Ladung bekommen zu können, um das Schiff damit zu füllen, dann auch, daß er in der Wahl der anzulaufenden Häfen durch den vermehrten Tiefgang beschränkt werde.

Wenn auch langsam ein überseeischer Verkehr mit deutschen Schiffen eintrat, so war derselbe doch bis zur Mitte des Jahrhunderts recht geringfügig. Existierten doch z.B. im Jahre 1846 unter den mehrere 100 betragenden Seeschiffen, die in der Ostsee beheimatet waren, nur drei, welche Metallbeschlag besaßen und somit nach tropischen Häfen versegeln konnten.

Wenn auch in Hamburg und Bremen dieses Verhältnis sicher ein bedeutend besseres war, weil neben dem nunmehr stark ausgebildeten Frachtverkehr für fremde Rechnung noch viele Schiffe auf kaufmännische Expeditionen gesandt wurden, so war doch immerhin die Zahl der überseeisch verkehrenden Schiffe noch gering. Als z.B. der Hamburger Reeder F. Laeisz im Jahre 1839 sein erstes Schiff »Carl« im Lübeck mit einer Größe von 500 Tons bauen ließ, entstand im Hamburger Hafen eine Völkerwanderung, um dieses derzeit ungeheuer groß dünkende Schiff anzustaunen. (*Entgegen der weit verbreiteten Legende hieß das erste Schiff der Fa. Laeisz nicht PUDEL, sondern eben CARL. Weiterhin ist es unzutreffend, dass nach der PUDEL (1857) alle Laeisz-Schiffsnamen mit einem P begonnen hätten. Noch bis 1875 wurden bei Laeisz auch Schiffsnamen vergeben, die nicht mit P begannen, z.B. MERCEDES (1862), HUNSINGO (1871) und HENRIETTE BEHN (1875))*

Langsam wuchs das Quantum der Handelsgüter, und ganz besonders entstand durch Anwendung der Dampfkraft weltweit Bedarf an Kohlen, so daß größere Schiffe Aussichten bekamen, volle Ladung zu erhalten, und mit diesem Umstande fing das allgemeine Reederei-Geschäft an aufzublühen, und es folgte eine Periode relativ guten Verdienstes mit Segelschiffen zwischen 1844 and 1870, zumal als im Jahre 1855 die allerersten eisernen und Komposit-Schiffe gebaut wurden, welch letztere sich allerdings im Laufe der Zeit nicht bewährten. Die Wege des Gesamthandels führten dazu, daß nicht nur große Mengen Waren vom Auslande nach Europa importiert werden konnten, sondern gleichzeitig Export-Artikel in größeren Massen entstanden, um auch für die ausgehenden Schiffe Verdienst zu bieten.

Seit dem Jahre 1870 ist die Größe der Segelschiffe im allgemeinen für die Hochseeschiffahrt trotz der Dampfschiffe intensiv gewachsen. Doch beschränkt sich die Ladung dieser Art Fahrzeuge auf gewisse große Massengüter wie Kohlen, Salpeter, Guano, Wolle, Jute etc. so daß am Ende des vorigen Jahrhunderts Segelschiffe bis zur Größe von 4000 Tons entstanden. Doch verschwanden dafür viele Fahrzeuge mittlerer Größe, das sind Schiffe von etwa 800—1400 Tons, da sie mit den großen Schiffen nicht konkurrieren konnten und für die Kleinschiffahrt wiederum nicht geeignet waren.



Vollschiff „Preußen“, Höhepunkt des Segelschiffbaues

Zum Schluß dürften noch einige Worte über die Entwickelung der Dampfschiffahrt hinzugefügt werden.

Das Projekt, Maschinen durch Dampf zu treiben, ist Jahrhunderte alt, und mancher Versuch ist gemacht worden, aber die Zeit war nicht reif dafür, und erst dem 19. Jahrhundert ist es vorbehalten geblieben, auch diese Frucht als reife Erfindung in die Praxis überzuleiten. Wohl sind die ersten Dampfschiffe kaum Fahrzeuge gewesen, welche besondere Verzüge besaßen, oder die das gehalten hätten, was man bei ihrer Erbauung erwartet hatte, aber die fortschreitende Erfahrung arbeitete unermüdlich; Verbesserung folgte auf Verbesserung, bis sie am Ende des Jahrhunderts die Beförderung von Massengütern über See vollständig verändert hatten.

Das erste von Fulton erbaute Dampfschiff war der Dampfer »Clermont« auf dem Hudson-Fluß, und der erste Dampfer, der Deutschland besuchte war im Jahre 1816 der Dampfer »Lady of the Lake«. Das Eintreffen dieses Schiffes machte einen ungeheuren Eindruck derzeit, so daß

Tausende hinaus zum Hafen zogen, um dieses angebliche Ungetüm zu sehen, obgleich es nur einige 100 Tons groß war. Die alten Assekuradeure steckten die Köpfe zusammen, erklärten, es nun mit Wasser und Feuer zu tun zu haben, und verlangten doppelte Prämie. Im Jahre 1810 kreuzte zum ersten Male ein Dampfer den Atlantik. Es war die »Savanna«, 300 Tons groß. 1825 entstanden in Hamburg und auch in England die ersten Anfänge regulärer Linien zwischen europäischen Küstenplätzen, nachdem schon im Jahre 1817 auf der Weser Frachtdampfer eingeführt waren.

Die ersten Dampfer wurden ausschließlich durch Seiten-Räder getrieben, hatten starken Kohlenverbrauch und waren in schweren Stürmen deshalb nur bedingt seetüchtig, weil bei starkem Rollen des Schiffes ein Radkasten zu tief, der andere zu hoch zu liegen kam. Lange hat es gedauert, bis die Anordnung der archimedischen Schraube festes Vertrauen herbeiführte, wurde doch z.B. erst im Jahre 1866 von der englischen Regierung die Erlaubnis erteilt, Postsendungen mit einem Schraubendampfer zu versenden.

Mit der Einführung der Schraube und später der Compound- und Triple-Expansions-Maschine stieg die Leistungsfähigkeit der Dampfer ungemein und gleichzeitig damit der Güterumsatz, da der Handel mit außerordentlich viel größerer Sicherheit als früher kalkulieren konnte, sei es in der Zeitdauer, sei es im Frachtenmarkt. Außerdem stieg durch das ungeheure Wachstum der Bevölkerungsziffern in allen Staaten das Bedürfnis der Ein- und Ausfuhr ins unendliche.

Speziell für die deutsche Schiffahrt spielte die Gründung der Hamburg-Amerikanischen-Paketfahrt AG im Jahre 1847, die mit Segelschiffen ihren Betrieb begann, eine entscheidende Rolle. Ebenso die Begründung des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1838, der ursprünglich als Assekuranz-Gesellschaft gedacht war, sich aber später zu einer großen Reederei auswuchs. Diese beiden Firmen geben am Schluß des Jahrhunderts dem deutschen Handelsverkehr ein eigenartig großes Gepräge, zumal zu diesem Zeitpunkte Schiffsgrößen wieder erreicht wurden, die früher schon vereinzelt versucht, aber sich stets als Fehlschläge erwiesen hatten, zweifelsohne weil noch nicht genügend Erfahrung vorhanden war. z.B. besaß der im Jahre 1857 gebaute Dampfer »Great Eastern« bei 27.400 Tons Tragfähigkeit eine Maschine von 3.800 Pferdekräften mit einem Kohlenverbrauch von 7.200 t für eine Reise nach New York. Doch zeigte sich sehr bald, daß mit einer solchen Triebkraft nichts auszurichten war, denn unsere jetzigen großen Steamer haben bei ähnlichem Tonnengehalt Maschinen von zehnfacher Kraft, die natürlich nur anzuwenden sind, wenn das ganze Schiff in seiner Struktur dementsprechend stark gebaut ist. Und auch dieses mußte langsam bis zur jetzigen hohen Vollendung gelernt und durch Erfahrung sichergestellt werden.

Wurde im Jahre 1838 zum ersten Male die Bewegung eines Dampfers durch eine Schraube in die Praxis eingeführt, so brachte das letzte Jahrzehnt des Jahrhunderts die Doppelschraube. Und wenn wir jetzt einen Blick in die Zukunft werfen wollen, so hat es den Anschein, als wären wir auch hiermit nicht für längere Zeit auf dem Höhepunkt der Leistungsfähigkeit menschlicher Erfahrungen und Geschicklichkeit angelangt, denn sollte sich die Anwendung der Turbinen-Maschinen bewähren, so ist ein fernerer starker Schritt zur Vervollkommnung der allernächsten Zukunft vorbehalten. —